



V Bruselu dne 22.4.2014
COM(2014) 231 final

ZPRÁVA KOMISE RADĚ

Pátá zpráva o provádění nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní kobotáži (2001–2010)

{SWD(2014) 143 final}

ZPRÁVA KOMISE RADĚ

Pátá zpráva o provádění nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní kabotáži (2001–2010)

Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž)¹ bylo přijato dne 7. prosince 1992. Cílem tohoto nařízení je postupně zavést tuto svobodu, a vytvořit tak vnitřní trh pro poskytování služeb námořní kabotáže.

Podle článku 10 nařízení podává Komise Radě každé dva roky zprávu o uplatňování tohoto nařízení a případně předloží veškeré potřebné návrhy.

Toto je pátá pravidelná zpráva. Po konzultaci s členskými státy, která byla oznámena v předchozí zprávě² a týkala se obsahu a četnosti zpráv, a v souvislosti se závěry Rady³ se Komise rozhodla zahrnout to této zprávy roky 2001–2010, a pokud budou k dispozici údaje, i následující roky. Pro tento přístup existovaly dva důvody. Zaprvé, Komise měla v úmyslu plně posoudit dopad liberalizace námořní kabotáže v Řecku, jež jako poslední členský stát otevřelo svůj trh. Zadruhé, cílem bylo provést analýzu kabotáže v členských státech, jež přistoupily k EU od přijetí předchozí zprávy v roce 2002 (tj. rozšíření k 1. květnu 2004⁴, k 1. lednu 2007⁵ a 1. červenci 2013⁶).

Tato zpráva se zaměřuje na země, které mají přístup k moři⁷. Vychází ze studií nezávislých konzultantů⁸, výsledků konzultací zúčastněných stran a členských států provedených Komisí v roce 2009 a z odpovědí členských států na dotazník, jež jim Komise zaslala v roce 2012.

Tato zpráva je rozdělena do čtyř kapitol. První kapitola podává přehled o nedávné judikatuře Soudního dvora a legislativním vývoji v členských státech a v zemích ESVO. Druhá kapitola představuje tržní trendy v členských státech a v zemích ESVO. Třetí shrnuje dostupné údaje o zaměstnanosti v oblasti námořní kabotáže. Z důvodu nedostatku spolehlivých a přesvědčivých údajů tato část již neobsahuje statistiky týkající se výdajů na posádku. Čtvrtá kapitola je

¹ Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

² Čtvrtá zpráva o provádění nařízení Rady č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní kabotáži (1999–2000) ze dne 24. dubna 2002, KOM (2002) 203.

³ Závěry Rady ze dne 5. listopadu 2002.

⁴ Estonsko, Litva, Lotyšsko, Kypr, Malta, Polsko, Slovinsko, viz rovněž poznámka pod čarou 7.

⁵ Bulharsko a Rumunsko.

⁶ Chorvatsko.

⁷ Česká republika, Lucembursko, Maďarsko, Rakousko a Slovensko nejsou do zprávy zahrnuty.

⁸ Consultrans (člen skupiny ECORYS, vedoucího konsorcia pro rámcové smlouvy), „Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation No 3577/92. Economic part 2001-2005“, červenec 2007. Gomez- Acebo & Pombo Abogados, „Study on the implementation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States. Legal developments (2001-2005)“, červen 2007.

věnována výsledku konzultací provedených u příležitosti přípravy této zprávy. Poslední kapitola obsahuje závěry a představuje stanovisko Komise, pokud jde o budoucí zprávy.

Pracovní dokument útvarů Komise připojený k této zprávě obsahuje podrobnější statistické údaje a analýzu některých záležitostí zmíněných v této zprávě.

Tato zpráva se předkládá spolu s interpretačním sdělením Komise k nařízení (EHS) č. 3577/92.⁹

1. LEGISLATIVNÍ VÝVOJ

V této kapitole je analyzována judikatura Soudního dvora a vývoj v členských státech EU (1.1) a ve státech ESVO (1.2), pokud jde o kategorie liberalizovaných služeb, přístup ke kabotáži, pravidla týkající se posádky, závazky veřejné služby a smlouvy o veřejných službách během sledovaného období. Podrobnější popis legislativního vývoje je shrnut v tabulce 1 pracovního dokumentu útvarů Komise, který je přílohou této zprávy.

1.1. Legislativní vývoj v členských státech EU

1.1.1. Liberalizované služby

Příjemcům nařízení (EHS) č. 3577/92 jsou od 1. ledna 1999, kdy přestala platit většina výjimek stanovených v článku 6 uvedeného nařízení, otevřeny téměř všechny kategorie služeb námořní kabotáže.

Jediná zbývající výjimka stanovená v čl. 6 odst. 3 uvedeného nařízení, která platila do 1. ledna 2004, se týkala dvou kategorií služeb ostrovní kabotáže v **Řecku**: pravidelných služeb osobní a trajektové přepravy, jakož i služeb lodí menších než 650 gt.

Po přijetí zákona č. 2932/2001 zveřejněného dne 27. června 2001 Řecko tyto služby kabotáže s dostatečným předstihem před uplynutím doby platnosti výjimky v roce 2004 liberalizovalo. Avšak úplného souladu s tímto nařízením bylo v Řecku dosaženo až v roce 2011, a to prostřednictvím řady změn zavedených ministerským rozhodnutím č. 3323.1/02/08, prezidentskými výnosy č. 38/2011 a č. 44/2011 a zákonem č. 3922/2011 ze dne 4. března 2011. Tento právní předpis byl v Řecku přijat v rámci řízení o nesplnění povinnosti, které bylo Komisí ukončeno v roce 2011.

Navíc Řecko liberalizovalo svůj trh kabotáže dokonce v mnohem větší míře, než nařízení vyžaduje, neboť v roce 2010 otevřelo trh výletním lodím registrovaným v třetí zemi (zákon č. 3872/2010).

1.1.2. Přístup k poskytování služeb námořní kabotáže

Podle nařízení musí loď, aby mohla poskytovat kabotáž v jiném členském státě, splňovat všechny podmínky pro provoz kabotáže v členském státě, ve kterém je registrována.

Členské státy umožňují všem plavidlům, která jsou registrována v jejich **prvním registru**, poskytovat kabotáž bez jakýchkoliv omezení. Tato pravidla mají následně neomezený přístup ke kabotáži v jiných členských státech.

Situaci týkající se plavidel registrovaných ve **druhém registru**¹⁰ lze shrnout takto:

⁹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru Regionů o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) COM(2014)232

- plavidla registrovaná ve zvláštním španělském registru lodí a společností lodní dopravy Kanárských ostrovů (REC), v portugalském registru Madeiry (MAR) a v Gibraltaru mají neomezený přístup;
- nákladní plavidla zapsaná v dánském mezinárodním registru lodí (DIS) mají neomezený přístup, plavidla pro přepravu osob v DIS nemají přístup ke kabotáži;
- plavidla registrovaná v německém mezinárodním registru (ISR) a ve finském seznamu nákladních lodí v zahraniční dopravě mají na základě posouzení jednotlivých případů omezený přístup, avšak nemají přístup k pravidelným službám kabotáže;
- Francie a Itálie udělily v rámci referenčního období omezený přístup ke kabotáži plavidlům registrovaným v jejich příslušném druhém registru:
 - V **Itálii** je kabotáž plavidlům zaregistrovaným v druhém rejstříku, která byla původně vyloučena z přístupu ke kabotáži, povolena pouze případ od případu a do šesti kabotážních cest v měsíci (zákon 27, 12/2002, č. 289). Zákonem č. 326 ze dne 24. listopadu 2003 bylo jako alternativa k 6 cestám v měsíci povoleno realizovat neomezený počet kabotážních cest za předpokladu, že tyto cesty jsou delší než 100 námořních mil.
 - Ve **Francii** byl registr francouzských jižních a antarktických území (TAAF), který neposkytoval přístup ke kabotáži, zákonem č. 2005-412 ze dne 3. května 2005 nahrazen francouzským mezinárodním registrem (RIF). Plavidla, jež jsou registrována v RIF, mají omezený přístup ke kabotáži zboží za předpokladu, že nejsou využívána výhradně na kabotážních trasách.

1.1.3. Pravidla týkající se posádky

Podle ustanovení článku 3 nařízení je možné na lodě menší než 650 gt a na lodě provádějící ostrovní kabotáž, kromě nákladních lodí nad 650 gt, pokud dané cestě předchází cesta do jiného státu nebo cesta z jiného státu nebo taková cesta následuje, použít pravidla hostitelského státu týkající se posádky.

V roce 2004 Soudní dvůr objasnil působnost článku 3, pokud jde o výletní lodě.¹¹ Podle Soudního dvora spadají veškeré záležitosti týkající se posádky výletních lodí nad 650 gt, bez ohledu na skutečnost, zda provádějí pevninskou, či ostrovní kabotáž, do pravomoci státu vlajky. Pravidla hostitelského státu mohou být použita pouze u výletních lodí menších než 650 gt.

V roce 2006 podal Soudní dvůr též vyjasnění definice „cesta, která následuje nebo předchází cestě kabotáže“¹²: tato cesta znamená jakoukoli cestu do jiného státu nebo cestu z jiného státu nezávisle na přítomnosti nákladu na palubě.

¹⁰ Jak připomíná předchozí zpráva, exteritoriální („offshore“) registry členských států nejsou příjemci nařízení (například registr Nizozemských Antil, registr ostrova Man, registr Bermud a Kajmanských ostrovů), protože se na tato území nevztahují právní předpisy EU.

¹¹ Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise Evropských společenství v. Řecká republika, C-288/02, Sb. rozh. 2004, s. I-10071.

¹² Rozsudek Soudního dvora ve věci Agip Petroli SpA v. Capitaneria di porto di Siracusa a jiní, C-456/04, Sb. rozh. 2006, s. I-03395.

Pravidla týkající se posádky uvedené v článku 3 lze shrnout takto:

Stát vlajky	Hostitelský stát
- lodě nad 650 gt provozující pevninskou kobotáž - výletní lodě nad 650 gt - nákladní lodě nad 650 gt provozující ostrovní kobotáž, pokud dané cestě kobotáže předchází cesta do jiného státu nebo cesta z jiného státu nebo taková cesta následuje	- lodě menší než 650 gt - lodě provozující ostrovní kobotáž (s výjimkou nákladních lodí nad 650 gt provozujících ostrovní kobotáž, pokud dané cestě kobotáže předchází cesta do jiného státu nebo cesta z jiného státu nebo taková cesta následuje)

Pravidla hostitelského státu uplatňuje pouze šest členských států: Francie, Itálie, Španělsko (jak tomu bylo již v případě předchozí zprávy), Portugalsko¹³, Řecko¹⁴ a Bulharsko¹⁵.

Hlavní pravidla obsažená v příslušných vnitrostátních právních předpisech týkajících se posádky jsou uvedena v tabulce 2 pracovního dokumentu útvarů Komise, který je přílohou této zprávy.

1.1.4. Závazky veřejné služby a smlouvy o veřejných službách

Devátý bod odůvodnění nařízení stanoví, že lze ospravedlnit zavedení veřejných služeb spojených s určitými právy a povinnostmi pro dané majitele lodí za účelem dostatečného zajištění pravidelné dopravy na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy za předpokladu neexistence diskriminace na základě státní příslušnosti, bydliště nebo sídla. Podle článku 4 nařízení mohou členské státy „uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kobotáže společností lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy“ za předpokladu, že tyto závazky jsou uloženy na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí z Unie.

V rozsudku Soudního dvora z roku 2001 bylo objasněno, že čl. 4 odst. 1 je nutné vykládat tak, že se členskému státu povoluje ukládat některým společnostem lodní dopravy závazky veřejné služby a současně pro tutéž trať nebo trasu uzavřít smlouvu o veřejných službách s jinými společnostmi lodní dopravy, aby byla na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy zajištěna pravidelná doprava.¹⁶

Další objasnění týkající se článku 4 nařízení bylo předloženo v roce 2006. Soudní dvůr rozhodl o protiprávnosti španělských právních předpisů, které: 1) umožňovaly koncesi na kobotážní služby jedinému provozovateli na dobu 20 let; 2) obsahovaly jako kritérium pro

¹³ V Portugalsku podle legislativního nařízení č. 7/2006 se pravidlo hostitelského státu použije na služby pravidelné dopravy pro náklad přepravovaný v kontejnerech a všeobecný pevný náklad mezi pevninou a ostrovem Madeira a Azorskými ostrovy.

¹⁴ V Řecku se na všechny záležitosti týkající se posádky lodí provozujících ostrovní kobotáž vztahuje pravidlo hostitelského státu a jsou upraveny řeckými právními předpisy.

¹⁵ V Bulharsku se podle článku 4 nařízení č. 10 na lodě menší než 650 gt vztahují bulharské právní předpisy týkající se posádky.

¹⁶ Rozsudek Soudního dvora ve věci Analir v. Administración General del Estado, C-205/99, Sb. rozh. 2001, s. I-1271.

udělení koncese zkušenosti v dopravě na dané trase a 3) umožňovaly uložit na služby pravidelné dopravy mezi pevninskými přístavy závazky veřejné služby.¹⁷

Během referenčního období došlo ve vnitrostátních právních předpisech týkajících se veřejných služeb k tomuto hlavnímu vývoji:

- **Řecko** nahradilo systém správního povolení režimem prostého prohlášení (zákon č. 3922/2011 ze dne 4. března 2011, kterým se mění zákon 2932/2001).
- **Španělsko** nahradilo královský dekret č. 1466/97 královským dekretem č. 1516/2007 ze dne 16. listopadu 2007. Nový dekret stanoví právní opatření pro pravidelné trasy námořní kabotáže a služby veřejného zájmu. Tento legislativní rámec byl doplněn vyhláškou vlády autonomní oblasti Kanárské ostrovy č. 9/2009 ze dne 27. ledna 2009 a zákonem regionální vlády Baleárských ostrovů č. 11/2010 ze dne 2. listopadu 2010.
- **Francie** zavedla finanční sankce pro majitele lodí, kteří provozují kabotáž na ostrovy, pokud nebudou respektovat závazky veřejné služby (vyhláška ze dne 18. září 2008).

Situace týkající se závazků veřejné služby a smluv o veřejných službách je shrnuta v tabulce 3 pracovního dokumentu útvarů Komise, který je přílohou této zprávy.

1.2. Legislativní vývoj v státech ESVO

Dne 1. ledna 2005 Norsko zavedlo výjimku z požadavku pracovního povolení pro námořníky ze zemí mimo EHP, kteří slouží na zahraničních plavidlech přepravujících zboží nebo cestující mezi norskými přístavy. Požadavek pracovního povolení byl však v květnu 2010 opětovně zaveden. Požadavek pracovního povolení se nevztahuje na státní příslušníky zemí EHP nebo státní příslušníky zemí mimo EHP sloužící na palubě lodí, které jsou registrovány v EHP.

Jak bylo uvedeno v předchozí zprávě, lodě registrované v norském mezinárodním registru lodí (NIS) nemají přístup ke kabotáži.

Hlavní ustanovení týkající se kabotáže v členských státech EU a státech ESVO jsou shrnuta v tabulce 4 pracovního dokumentu útvarů Komise, který je přílohou této zprávy.

2. TRŽNÍ VÝVOJ

Komise se při sběru dat potřebných k vypracování této části zprávy potýkala s obtížemi, protože statistické nástroje používané ke sledování námořní kabotáže v členských státech jsou stále více nedostatečné a nespolehlivé. Jak bylo zdůrazněno v předchozí zprávě o kabotáži, členské státy již neshromažďují tak podrobné statistiky jako v minulosti. Navíc vzhledem k tomu, že trh byl liberalizován, je pro vnitrostátní správní orgány obtížnější zaznamenávat údaje týkající se trhu. To má často za následek, že statistické sledování je interním úkolem soukromých provozovatelů, kteří se zdráhají poskytovat údaje příslušným orgánům z důvodů obchodního tajemství.

Komise v současnosti zvažuje vytvoření metodiky za účelem shromažďování podrobných a včasných statistických údajů v oblasti námořní dopravy, včetně kabotáže.

¹⁷ Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise Evropských společenství v. Španělské království, C-323/03, Sb. rozh. 2006, s. I-2161.

Tato část zprávy představuje vývoj v oblasti dopravy, včetně obecných trendů kobotáže v nákladní dopravě (2.1.1) a osobní dopravě (2.1.2), tržních podílů prvního a druhého registru (2.2) a přítomnosti cizích vlajek (2.3).

2.1. Vývoj v oblasti dopravy

2.1.1. Nákladní doprava

Podle údajů, které poskytly členské státy v odpovědi na dotazník Komise a které byly doplněny údaji Eurostatu, byla námořní kobotáž v nákladní dopravě v letech 2001–2007 celkově stabilní, přičemž některé země zaznamenaly trvalý nárůst objemů. Od roku 2008 objem dopravy z důvodu ekonomické krize klesá. Tato tendence byla nejvíce patrná v **Řecku** a v **Itálii**. Ve **Španělsku** byl dopad krize zaznamenán zejména u obecného nákladu, a to v důsledku poklesu všeobecné spotřeby, a u volně loženého suchého nákladu, kde se projevilo zpomalení v odvětví stavebnictví.

Stejně jako v předchozích letech zaujímají v kobotážní dopravě zboží přední pozice **Spojené království** (vysoký podíl kapalného nákladu), **Španělsko** (vysoký podíl všeobecného nákladu) a **Itálie** (vysoký podíl přepravy tekutého nákladu). Pokud jde o země ESVO, vysoký je i nadále objem nákladu přepravovaného v **Norsku**, zejména kvůli pobřežní těžbě ropy (viz tabulka 1). Dostupné údaje v kategoriích přepraveného nákladu jsou uvedeny v tabulce 5 v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je přílohou této zprávy.

Tabulka 1: Kabotážní doprava zboží

Celkový objem (v milionech tun)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
BG	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
CY	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
DE	–	8,4	8,4	8,4	7,8	7,2	7,9	8,1	6,9	6,3
DK*	13,5	12,0	13,7	13,0	14,6		17,8	16,9	13,2	14,8
EE*	–	0,4	0,5	0,7	0,5	0,3	0,7	0,2	0,1	0,2
EL*	23,4	30,5	36,3	35,0	32,4	33,7	34,3	30,8	27,2	22,2
ES	76,9	76,3	78,7	86,3	87,6	87,0	91,4	86,0	76,6	80,7
FI	5,8	6,1	5,5	5,3	5,0	5,7	6,1	6,1	5,3	8,0
FR	9,1	9,8	10,1	10,4	10	9,3	9,9	9	8,7	8,1
IE	–	–	–	–	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9
IT	70,2	67,6	59,9	66,1	103,	73,8	72,7	67,6	60,7	58,6
LT	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
LV	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
MT	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
NL	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
PL	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
PT*	5,6	5,6	5,7	5,8	6,8	6,8	7,7	8,0	7,1	8,3
RO	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SE	12,2	11,6	11,9	11,3	13,1	11,4	12,5	12,1	9,9	11
SI	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
UK*	105,	102,	96,4	95,7	97,0	88,7	88,0	84,6	79,6	71,3
IS	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
NO*	–	46,7	45,0	46,2	46,7	49,0	48,2	46,2	44,0	42,5

* Zdroj: Eurostat. Údaje shromážděné Eurostatem obsahují informace pro přístavy, kterými prochází více než 1 milionů tun ročně.

2.1.2. Přeprava osob

Námořní kabotáž osob se zdá být stabilní a konsolidované celkové údaje jsou podobné údajům zaznamenaným v předchozích zprávách. U tohoto typu dopravy nebyl zaznamenán žádný výrazný nárůst; dokonce ani sezónní pohyby spojené s turistickou sezónou nejsou v kontextu celkových čísel významné. Vzhledem k účinkům ekonomické krize počet cestujících v posledních třech letech klesl (počet cestujících ve **Španělsku** v roce 2010 klesl na úroveň zaznamenané v letech 2004–2005, v **Řecku** na úroveň roku 2001).

Námořní kabotáž v osobní dopravě vykazuje vysoký stupeň koncentrace: dva největší trhy představují **Řecko** a **Itálie**, následované **Španělskem**. Zdá se, že pokles osobní dopravy zaznamenaný v **Dánsku** z důvodu otevření Velkého Beltu (pevného spojení mezi Kodaní a pevninou) od poloviny devadesátých let se nyní stabilizoval na menším počtu cestujících, který se pohybuje mezi 8 a 9 miliony osob ročně (viz tabulka 2).

Pro země ESVO nejsou statistické údaje o počtu cestujících k dispozici.

Tabulka 2: Kabotážní přeprava osob

Celkový počet cestujících (v milionech)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
BG	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
CY	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
DE	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
DK*	8,4	8,7	8,9	8,9	8,8	9,1	8,9	8,7	8,3	8,2
EE	–	–	–	–	–	–	2,0	2,0	1,9	1,8
EL	50	60	55	66	75	74	76	76	61	52
ES	16,6	16,0	17,0	18,5	18,3	19,4	20,1	19,7	18,4	18,2
FI	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
FR*	5,0	5,0	4,5	3,7	4,0	4,2	4,5	4,8	–	–
IE	–	–	–	–	–	–	0,4	0,4	0,5	0,5
IT	34,4	35,9	32,4	36,9	36,4	42,2	41,0	37,3	38,9	39,0
LT	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
LV	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
MT	3,1	3,3	3,4	3,5	3,5	3,6	3,8	3,4	3,8	4,0
NL	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
PL	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
PT*	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
RO	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
SE	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,6	1,7
SI	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
UK*	4,0	4,2	4,1	3,7	3,2	3,1	3,3	3,1	3,0	3,1

* Zdroj: Eurostat. Údaje shromážděné Eurostatem obsahují informace pro přístavy, kterými prochází více než 200 000 cestujících ročně.

2.2. Příslušné tržní podíly prvního a druhého registru

První registr má v rámci kabotáže v osobní dopravě dominantní postavení. Pouze **Španělsko** a **Portugalsko**, které umožňují kabotáž v osobní dopravě plavidlům registrovaným v jejich druhém registru, zaznamenávají malý podíl těchto plavidel na dopravě.

Role druhého registru má tendenci se zvyšovat, pokud jde o kabotáž zboží. V **Itálii** by po zmírnění podmínek přístupu ke kabotáži plavidel registrovaných v italském mezinárodním registru mohl být zaznamenán značný nárůst účasti těchto plavidel na nákladní kabotáži. Podle italských orgánů bude tento trend pravděpodobně v blízké budoucnosti pokračovat.

2.3. Přítomnost cizích vlajek

Přítomnost cizích plavidel je nejmarkantnější u kabotáže zboží. Ve **Finsku** se přítomnost cizích plavidel plujících pod vlajkou EHP zvýšila z 25 % v roce 2001 na 36 % v roce 2005 a v roce 2010 dosáhla 47 %. V **Itálii** se přítomnost cizích plavidel plujících pod vlajkou EHP zvýšila v oblasti nákladní dopravy v pevninské kabotáži z přibližně 43 % v roce 2001 na téměř 47 % v roce 2009. V **Německu** je cizími plavidly plujícími pod vlajkou EHP přepravována přibližně více než polovina celkového nákladu: v roce 2002 představoval tento podíl 52 %, v roce 2010 vzrostl téměř na 56 %.

Převaha vnitrostátních vlajek zůstává značná, pokud jde o kabotáž v osobní dopravě, přičemž zvláštní případ představuje **Řecko**, kde je trh plavidly plujícími pod národní vlajkou téměř

ovládán (z 300 lodí provozujících kabotáž v osobní dopravě plují pod jinou než řeckou vlajkou pouze 4, avšak jsou v řeckém vlastnictví).

Dostupné údaje jsou uvedeny v tabulce 6 pracovního dokumentu útvarů Komise, který je přílohou této zprávy.

3. ZAMĚSTNANOST

Informace o zaměstnanosti v oblasti námořní kabotáže jsou dostupné ve velmi malém rozsahu.

Ve **Finsku** a v **Portugalsku** byl v roce 2005 zaznamenán mírný pokles počtu osob zaměstnaných v námořní kabotáži (ve Finsku se jednalo o pokles z 1 697 osob v roce 2000 na 1 562 osob v roce 2005, v Portugalsku o pokles ze 167 osob v roce 2000 na 149 osob v roce 2005)¹⁸.

Ve **Španělsku** se počet námořníků na kabotážních plavidlech plujících pod španělskou vlajkou snížil o 49,5 %, z 5 350 v roce 2001 na 2 649 v roce 2010, a to zejména z důvodu snížení počtu lodí (malá kabotážní plavidla byla nahrazena menším počtem moderních lodí o vyšší nosnosti).

Na **Maltě** je v odvětví námořní kabotáže zaměstnáno 240 osob (včetně námořníků) a podle maltských orgánů má značný růstový potenciál. Odhaduje se, že v tomto odvětví bude v dalších letech zaměstnáno dalších 500 osob.

4. KONZULTACE

V roce 2009 a 2012 konzultovala Komise námořní správy členských států a jiné zúčastněné strany¹⁹ s cílem posoudit dopad nařízení.

Tato konzultace ukázala, že trh kabotáže je v celé EU velmi různorodý. Z odpovědí získaných v rámci této konzultace vyplynulo, že nařízení rozmanitost a demografické zvláštnosti členských států zjevně respektuje.

Zdá se, že odstranění překážek v přístupu na kabotážní trhy dosud nevedlo k žádnému významnému nárůstu počtu majitelů lodí, kteří mají zájem poskytovat kabotážní služby. To by mohlo souviset se specifickými vlastnostmi kabotážního trhu, ke kterým patří s výjimkou několika tras se značně velkým obchodním zájmem²⁰ spíše menší počet cestujících a omezené nákladní objemy. Námořní služby jsou vzhledem k zeměpisným podmínkám oproti pozemní dopravě často znevýhodněny, a to například tím, že jsou vyžadovány zvláštní technické vlastnosti lodí (např. lodě plavící se v severní Evropě musí mít často ledovou třídu).

¹⁸ Zdroj: Consultrans.

¹⁹ K této zprávě přispěly Konference okrajových přímořských regionů (CRPM), Sdružení provozovatelů námořních lodí Evropského společenství (ECSA), Evropská organizace námořních přístavů (ESPO) a Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF).

²⁰ Například kabotážní doprava mezi kontinentální Francií a Korsikou, kterou původně provozovala pouze společnost SCNM, přilákala další vlastníky lodí: společnost Corsica Ferries a v roce 2010 společnost Moby Lines.

Navíc je třeba poznamenat, že některé námořní společnosti zajišťují svoji přítomnost na kabotážních trzích jiných členských států nákupem akcií vnitrostátních námořních společností²¹, a nikoliv fyzickým zaváděním kabotážních služeb.

V odpovědích bylo zdůrazněno, že se prostřednictvím nařízení podařilo vytvořit právní rámec pro smlouvy o veřejných službách a závazky veřejné služby a že nařízení přispělo k dosažení větší transparentnosti při jejich zadávání.

V několika stanoviscích bylo zdůrazněno, že ustanovení nařízení týkající se závazků veřejné služby a smluv o veřejných službách umožňují veřejným orgánům zaujímat při vyjednávání s vlastníky lodí relativně silné postavení, a poskytují správám určitou kontrolu nad výší jízdného. Toto obecné hodnocení však musí být zmírněno příklady dopravy na ostrovy, které představují nízký obchodní zájem. Podle řecké námořní správy nedostatek účinné hospodářské soutěže na některých trasách zřejmě vedl v Řecku k vyšším nákladům na odměnu za plnění veřejné služby.²²

Při konzultacích se ukázalo, že výjimka uvedená v čl. 3 odst. 2 nařízení, která umožňuje použití pravidel hostitelského státu, pokud jde o záležitosti týkající se posádky, má pro několik členských států velký význam. Z odpovědí vyplynulo, že výjimka zaručuje rovné podmínky hospodářské soutěže. Komise si však uvědomila, že neexistence snadného přístupu majitelů plavidel k právním předpisům hostitelské země týkajícím se požadavků na složení posádky, by mohla být překážkou pro další rozvoj ostrovní kabotáže.

Někteří respondenti v rámci konzultace uvedli, že otevření trhu kabotáže na obchodních trasách v některých případech urychlilo modernizaci loďstva a přispělo ke zvýšení kvality nabízených služeb.

5. ZÁVĚRY

5.1. Dopad liberalizace

Téměř všechny kabotážní služby v EU byly od 1. ledna 1999 liberalizovány. Řecký trh, který byl posledním z části chráněným trhem, je otevřen od 1. listopadu 2002.

Do roku 2007 byl trh námořní kabotáže celkově stabilní a zaznamenával v několika zemích nepřetržitý nárůst přepravovaných objemů zboží a počtu cestujících. Od roku 2008 zažívá z důvodu dopadu ekonomické krize značný pokles.

Stejně jako v předchozích letech je největším trhem pro nákladní dopravu trh Spojeného království, následovaný trhy ve Španělsku a Itálii. Přední místo v přepravovaném nákladu zaujímá kapalný náklad.

Pokud jde o cestující, největší dopravu v této oblasti má Řecko následované Itálií.

Přítomnost plavidel plujících pod jinou než národní vlajkou se na vnitrostátních trzích zvýšila v kabotáži nákladu, nicméně v oblasti kabotáže osob je stále omezena.

²¹ Například v roce 2008 italská námořní společnost Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA získala další podíl v řecké společnosti Minoan Lines S.A., a stala se tak největším akcionářem.

²² V Řecku veřejné financování na pokrytí závazků veřejné služby dosahovalo před provedením nařízení 24 milionů EUR. V letech 2009 až 2011 to bylo více než 100 milionů EUR, což představuje ve srovnání s rokem 2000 nárůst o více než 400 % ročně.

Z konzultací vedených Komisí je zřejmé, že liberalizace měla v některých členských státech celkově mírný, ale pozitivní dopad na modernizaci vnitrostátních loďstev, která byla vystavena zvýšenému riziku hospodářské soutěže.

5.2. Další opatření

Po konzultacích v roce 2009 a 2012 uvedených v části 4 této zprávy a na základě zkušeností získaných během několika let používání daného nařízení se Komise domnívá, že nařízení je vhodné pro svůj účel a nevyžaduje revizi. Komise však uznává, že několik otázek, které byly vzneseny v rámci připomínek, poukazuje na problémy s výkladem a prováděním. Komise se proto těmito záležitostmi zabývá ve svém novém interpretačním sdělení o námořní kobotáži²³.

Vzhledem k tomu, že dostupné statistické informace o námořní kobotáži jsou omezené, liberalizace trhu byla dokončena a trh je stabilizovaný, Komise navrhuje, aby se zprávy o ekonomickém a právním pokroku liberalizace podávaly pouze v případě významného vývoje v této oblasti a v každém případě nejpozději do roku 2018, aby bylo možné plně posoudit dopad liberalizace námořní kobotáže v Chorvatsku, které do 31. prosince 2014 využívá dočasnou výjimku z některých ustanovení tohoto nařízení.

²³ Viz poznámka pod čarou č. 9.